



CET - 003M
C. P. PL 29

Loi protégeant les consommateurs
contre l'obsolescence programmée

Mémoire

Projet de loi 29

Loi protégeant les consommateurs contre l'obsolescence programmée et favorisant la durabilité, la réparabilité et l'entretien des biens

Présenté par

L'association des industries de l'automobile du Canada

À l'attention de

La Commission de l'économie et du travail

Et de

Monsieur Simon Jolin-Barrette

Ministre de la Justice du Québec

12 septembre 2023

Table des matières

À propos de l'Association des industries de l'automobile du Canada	3
Présentation	4
Résumé exécutif	4
Promouvoir le droit à la réparation des automobilistes québécois	5
L'entente CASIS tombée en désuétude.....	6
Une saine compétition bénéfique pour le portefeuille des Québécois	6
Reconnaissance du droit à la réparation : au Québec, le fruit est mûr	6
Un cheminement qui s'inscrit dans une tendance mondiale.....	7
Un outil essentiel pour réussir l'électrification des transports	8
Une offre de service à protéger dans nos régions	9
Bilan routier : le Québec ne doit pas revenir en arrière	10
Une pièce législative dont l'importance dépasse les frontières québécoises	11
Recommandations spécifiques	11
Article 39.4 : au cœur du droit à la réparation automobile.....	12
Mandataire : un processus simple et rapide au bénéfice du consommateur	12
En cas de défaut, donner une plus grande variété de choix au propriétaire de véhicule	12
Disposition « anti-citron » : une expertise neutre nécessaire	13
Réparabilité dans le secteur automobile: le Québec dans une course contre la montre	14
Conclusion	14

À propos de l'Association des industries de l'automobile du Canada

L'Association des industries de l'automobile du Canada (AIA Canada) représente, soutient et incite l'innovation dans le secteur canadien de l'entretien et de la réparation automobile, qui représente 37,8 milliards de dollars. Avec plus de 4 000 membres à travers le pays, notre vision, nos études, nos programmes de formation et notre représentation soutiennent les secteurs de la carrosserie et de la mécanique. Nous partageons avec nos membres les pratiques exemplaires de l'industrie de l'entretien et de la réparation automobile, afin de les aider à maintenir sur la route les quelque 26,6 millions de véhicules du parc automobile canadien.

En offrant aux Canadiens tous les produits et services dont un véhicule peut avoir besoin dès sa sortie de chez le concessionnaire, comme une réparation de carrosserie ou un simple entretien, nos membres aident les véhicules à durer plus longtemps et à polluer moins, tout en assurant la sécurité des conducteurs.

L'industrie de l'entretien et de la réparation automobile au Québec, c'est :

- 7 milliards de dollars annuellement en revenus;
- 5895 ateliers de réparation et d'entretien automobile;
- 1524 entreprises dans la chaîne d'approvisionnement;
- Plus de 100 000 emplois aux quatre coins de la province;
- De nombreux sièges sociaux ici, au Québec, de bannières bien connues des Québécois.

Présentation

Le 1^{er} juin dernier, le ministre de la Justice Simon Jolin-Barrette a déposé à l'Assemblée nationale du Québec le projet de loi 29, *Loi protégeant les consommateurs contre l'obsolescence programmée et favorisant la durabilité, la réparabilité et l'entretien des biens*. Ce projet de loi, qui propose une série de modifications à la *Loi sur la protection du consommateur*, propose notamment :

- L'interdiction de faire le commerce d'un bien pour lequel l'obsolescence est programmée;
- L'interdiction du recours à une technique qui rend plus difficile pour le consommateur l'entretien ou la réparation d'un bien;
- L'obligation, pour les constructeurs automobiles, de donner accès gratuitement aux données de conduite d'un véhicule, que ce soit au propriétaire, au locataire à long terme ou au réparateur de ce véhicule;
- L'actualisation des catégories pour la garantie de bon fonctionnement dont bénéficient les automobiles d'occasion;
- La possibilité pour un tribunal de déclarer, sur demande du consommateur, une automobile « véhicule gravement défectueux » lorsque les défauts dont elle est affectée la rendent impropre à l'usage et qu'elle a fait l'objet de plusieurs tentatives de réparation;
- Une bonification de la garantie légale de la disponibilité des pièces de rechange et des services de réparation pour les biens de nature à nécessiter un travail d'entretien;
- L'obligation, pour les fabricants tenus à la garantie de disponibilité, de rendre disponibles les pièces, les services de réparation et les renseignements nécessaires à l'entretien ou à la réparation du bien à un prix raisonnable;
- Une garantie que les pièces de rechange puissent pouvoir être installées à l'aide d'outils couramment disponibles, sans causer de dommage irréversible au bien;
- L'obligation pour les commerçants, dans le cas de contrats de location à long terme d'une automobile, de proposer une inspection gratuite de l'automobile avant la fin du bail du consommateur et de préciser les cas dans lesquels le commerçant ne peut réclamer de frais pour une usure anormale du bien;
- Une augmentation significative des pénalités en cas d'infraction aux dispositions de la *Loi sur la protection du consommateur* ou d'un règlement pris pour son application ainsi que la possibilité d'imposer des sanctions administratives pécuniaires.

Résumé exécutif

D'entrée de jeu, l'AIA Canada souhaite remercier les membres de la Commission de l'économie et du travail d'avoir accepté d'entendre ses commentaires et ses recommandations portant sur le projet de loi 29, *Loi protégeant les consommateurs contre l'obsolescence programmée et favorisant la durabilité, la réparabilité et l'entretien des biens*. Cette opportunité est d'autant plus appréciée que la pièce législative proposée contient plusieurs dispositions touchant directement ou indirectement nos membres québécois, qui sont avant tout des ateliers et des garages indépendants, des carrossiers et des fournisseurs de pièces automobiles.

Il est important de noter, à ce chapitre, que le secteur secondaire de l'automobile est particulièrement vigoureux au Québec, employant des dizaines de milliers de personnes,

contribuant significativement à l'économie de la province. En l'absence de siège social de fabricants automobiles ou d'usines d'assemblage sur leur territoire, les Québécois se sont donc faits champions de l'entretien et de la réparation automobile. Ceci se reflète dans les entreprises d'ici dont certaines ont un rayonnement national et international.

Pour l'AIA Canada, le présent projet de loi reflète un consensus qui s'est formé au sein de la population québécoise au cours des dernières années en matière de lutte à l'obsolescence programmée et de droit à la réparation. La pièce législative proposée, qui vise à favoriser la durabilité et la réparabilité de divers biens de consommation, y compris des voitures, adopte une approche équilibrée, qui permettra de mieux protéger les automobilistes québécois actuels et futurs et de préserver la saine concurrence historique ayant prévalu jusqu'ici sur le marché de l'entretien et de la réparation automobile, garante de prix compétitifs pour les consommateurs.

Ce faisant, le projet de loi permettra de lever un important obstacle à la réussite de l'électrification du parc automobile du Québec, de maintenir une offre de services en matière d'entretien et de réparation automobile essentielle, particulièrement dans les régions plus éloignées et, plus largement, de favoriser une meilleure sécurité routière sur les routes québécoises.

Pour toutes ces raisons, et considérant qu'elle représente des centaines de membres partout dans la province dont la mission première est d'entretenir et de réparer un des biens les plus précieux des Québécoises et des Québécois, l'AIA Canada accueille positivement le projet de loi tel que présenté. Elle encourage les parlementaires à adopter rapidement cette pièce législative historique en rejetant toute tentative d'altérer son esprit ou d'en diminuer la portée.

Promouvoir le droit à la réparation des automobilistes québécois

Au cours des dernières années, et en raison de la technologisation grandissante des biens de consommation, la possibilité pour les Québécoises et les Québécois de faire entretenir et réparer leurs biens s'est drastiquement complexifiée. C'est un phénomène auquel le secteur automobile n'échappe pas : aujourd'hui, l'ensemble des nouvelles voitures mises sur le marché, incluant les véhicules électriques, sont des voitures dites « connectées ».

Équipées de divers capteurs et systèmes de télémétrie, elles produisent des données lors de la conduite. Ces données, essentielles pour l'entretien et la réparation des véhicules, sont jalousement gardées par fabricants, qui ne les partagent qu'à leur réseau de concessionnaires certifiés. Qui plus est, certaines des données sont une clé essentielle pour accéder aux systèmes de la voiture et les réparer.

Les garages et ateliers indépendants, que nous représentons, privés de ces données et de l'accès, se trouvent donc souvent dans l'impossibilité de proposer des services appropriés aux conducteurs de véhicules connectés. Les propriétaires de voitures eux-mêmes, à qui devraient

en toute logique appartenir ces données produites par leurs propres véhicules, n'y ont en ce moment pas accès, une situation tout simplement injustifiable.

On pense parfois que ce sont seulement les véhicules hypertechnologiques qui sont connectés, mais les nouveaux systèmes se trouvent désormais dans la plupart des véhicules. D'ici quelques années, un véhicule neuf non connecté n'existera plus.

L'entente CASIS tombée en désuétude

En matière de partage d'informations permettant d'assurer la réparabilité des automobiles au Québec et au Canada, il convient de mentionner l'existence de l'entente CASIS. Celle-ci, signée en septembre 2009 par l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV), Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada, l'Association canadienne des professionnels de l'automobile et l'Association des industries de l'automobile du Canada, est supposée garantir que les constructeurs et équipementiers partagent les informations relatives à l'entretien et la réparation des véhicules avec le marché secondaire de l'automobile à un niveau équivalent qu'avec les concessionnaires agréés.

À plusieurs égards toutefois, cette entente est désormais désuète. D'abord, car elle ne couvre pas le partage des données de conduite des véhicules intelligents et électriques, qui n'existaient pas au moment de ratifier l'entente. Ensuite, car depuis 2009, le secteur de la fabrication automobile a vu l'émergence de nouveaux joueurs majeurs, qui ne sont pas tenus par cette entente, comme Tesla, par exemple.

Une saine compétition bénéfique pour le portefeuille des Québécois

À cet égard, le projet de loi proposé permettrait de maintenir une saine concurrence entre, d'une part, les concessionnaires certifiés des fabricants automobiles, et d'autre part, les ateliers et garages indépendants que nous représentons, et qui offrent tous des services d'entretien et de réparation automobile. D'ailleurs, s'il y a bien une chose que l'entente CASIS nous a enseignée, c'est que cette saine concurrence est bénéfique pour les consommateurs.

L'accès libre et gratuit aux données, en permettant à un plus grand nombre d'acteurs d'offrir des services, garantit *de facto* des prix plus compétitifs pour ces services. Il facilite également la mise en marché et l'utilisation de pièces automobiles de rechange. Ces pièces, de qualité similaire à celles d'origine, mais se détaillent à une fraction de leur coût, ce qui contribue à alléger significativement la facture des Québécoises et des Québécois, un aspect qui apparaît particulièrement bienvenu dans le contexte inflationniste actuel.

Reconnaissance du droit à la réparation : au Québec, le fruit est mûr

Tout d'abord, il faut souligner que la volonté, au Québec, de garantir une plus grande réparabilité des biens de consommation n'est pas nouvelle : au cours des dernières années, de nombreuses initiatives, en provenance autant de la société civile que de la sphère politique, ont contribué à sensibiliser le public à cet important débat.

En avril 2019, un premier projet de loi contre l'obsolescence programmée et pour le droit à la réparation, rédigé en collaboration avec des étudiants de la Faculté de droit de l'Université de

Sherbrooke, était ainsi déposé au Salon Bleu. En octobre 2019, la ministre de la Justice, Sonia Label, mandatait l'Office de la protection du consommateur (OPC) afin de mener une vaste consultation auprès de la société civile à laquelle une panoplie d'intervenants, allant du simple citoyen, à différents experts et groupes représentant des intérêts sociaux, économiques et environnementaux, ont eu l'occasion de faire valoir leur point de vue sur l'opportunité de modifier le cadre législatif et règlementaire applicable. L'AIA Canada a par ailleurs fièrement participé à cet exercice et a continué son travail et sa réflexion au cours de dizaines de rencontres avec les parlementaires et leur personnel.

En octobre 2022, l'organisme *Équiterre* présentait un premier rapport sur l'accès à la réparation, qui démontrait notamment que 75,7% des Québécoises et des Québécois se déclaraient en faveur d'un projet de loi visant à lutter contre l'obsolescence programmée et permettant de sanctionner les entreprises qui rendent volontairement leurs appareils obsolètes¹. Même si cette étude ne portait pas spécifiquement sur les voitures, elle s'inscrivait en droite ligne avec les résultats d'un sondage réalisé par la firme *Abacus* pour le compte de l'AIA Canada en août 2021, qui révélait que pas moins de 74% des Québécoises et Québécois croient que les fabricants automobiles devraient être tenus par la *Loi* de partager les données de conduite afin que les ateliers et garages indépendants puissent entretenir et réparer les voitures intelligentes et électriques².

En février 2023, la députée de l'opposition officielle, Marwah Rizqy, déposait un second projet de loi visant à lutter contre l'obsolescence programmée.

Nous remercions aujourd'hui le ministre de la Justice, monsieur Simon Jolin-Barrette, d'avoir formalisé le tout dans le projet de loi 29 qui est ici étudié. Nous le remercions particulièrement d'avoir fait un bout de chemin supplémentaire afin de s'assurer que les véhicules personnels soient explicitement inclus dans la législation proposée.

Pour sa part, l'AIA Canada milite depuis plusieurs années pour la reconnaissance du droit à la réparation des automobiles. En plus de participer aux consultations de l'OPC ayant mené à la rédaction du présent projet de loi, l'AIA Canada a fait des représentations à ce sujet auprès des différentes formations politiques représentées à l'Assemblée nationale du Québec, ainsi que de responsables de différents ministères.

L'ensemble de ces initiatives, de ces consultations, de ces réflexions ont donc mené non seulement à un large consensus sur la nécessité d'agir pour garantir une plus grande réparabilité des biens de consommation. De l'avis de l'AIA Canada, donc, le dépôt de la présente pièce législative, loin d'être une initiative isolée, représente plutôt l'aboutissement d'une longue réflexion de la société québécoise. Pour l'AIA Canada, le Québec a désormais des assises solides afin d'enchâsser dans sa législation la reconnaissance du droit à la réparation.

Un cheminement qui s'inscrit dans une tendance mondiale

Si le Québec est un précurseur en matière de lutte contre l'obsolescence programmée et de reconnaissance du droit à la réparation, il ne fait pas cavalier seul. Au cours des dernières

¹ [Rapport-Reparation-electro-sondage_Final.pdf \(equiterre.org\)](#)

² <https://www.aiacanada.com/news/election-2021-what-matters-to-the-aftermarket-matters-to-canadians/>

années, d'autres législations ont fait des pas significatifs pour garantir une plus grande durabilité et réparabilité de divers biens de consommation courants.

En matière de lutte contre l'obsolescence programmée, la France est souvent qualifiée de précurseur. Celle-ci a ajouté, dès 2015, un « délit pour obsolescence programmée » à sa juridiction nationale, devenant ainsi le premier pays au monde à agir en ce sens. Ce délit est sanctionné par deux ans d'emprisonnement, une amende de 300 000 euros – pouvant aller jusqu'à 5% du chiffre d'affaires de l'entreprise – ainsi que des interdictions d'exercer.

Aux États-Unis, la toute première législation en matière du droit à la réparation émane du Massachusetts. La Loi, adoptée au terme d'un processus laborieux, du fait de l'opposition des fabricants automobiles, oblige ceux-ci à partager l'accès aux données de conduites produites par les véhicules, notamment aux ateliers de réparation indépendants. L'État de New York a pour sa part adopté une loi baptisée *Fair Repair Act* qui transforme la réparation des objets électroniques en droit. Elle oblige l'ensemble des fabricants vendant de tels objets dans l'État à fournir des outils, des pièces détachées et des manuels de réparation aux réparateurs indépendants ainsi qu'aux particuliers. Au niveau fédéral, le Président Joe Biden a signé, en 2021, un décret demandant à la *Federal Trade Commission* (FTC) d'émettre de nouvelles règles visant à lutter contre les restrictions imposées par les fabricants en matière de réparation.

Le cas de l'Australie se doit également d'être mentionné. En juillet 2022, le gouvernement australien a adopté une loi qui donne accès à toutes les données dont les techniciens du marché secondaire ont besoin pour faire le diagnostic et les réparations automobiles. En vertu de cette loi, les constructeurs automobiles qui commercialisent dans ce pays doivent rendre accessibles, à un coût jugé raisonnable, les données électroniques de diagnostic, les mises à jour et schémas électriques, l'information technique et relative à la sécurité ainsi que d'offrir un plein accès aux informations de tous les véhicules, incluant les véhicules électriques, qui sont confiés aux ateliers indépendants.

Plus largement, la question de la durabilité et de la réparabilité des biens, incluant des biens automobiles, s'inscrit de plus en plus dans le débat public, que ce soit au Royaume-Uni, au sein de l'Union européenne ou ailleurs.

Un outil essentiel pour réussir l'électrification des transports

Au cours des dernières années, et dans un contexte de lutte aux changements climatiques, le Québec a entrepris un important virage vers l'électrification des transports. D'importants incitatifs financiers ont par exemple été mis en place, afin de favoriser l'achat, par les consommateurs, de voitures électriques. En mai dernier, le ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs faisait également part de ses intentions de rehausser les exigences en matière de norme véhicules zéro émission afin que les constructeurs automobiles soient obligés de fournir 2 millions de véhicules électriques à compter de 2030. La précédente cible était plutôt établie à 1,6 million de véhicules électriques.

Loin de s'opposer à ce virage, l'AIA Canada croit au contraire que celui-ci est parfaitement légitime. Après tout, le secteur automobile demeure à ce jour le deuxième secteur d'activité qui

émet le plus de gaz à effet de serre au pays. À l'heure où les effets des changements climatiques se font de plus en plus ressentir, des actions déterminantes sont requises.

Pour le réussir toutefois, il est essentiel que le législateur moderniser son cadre législatif et réglementaire afin de permettre aux plus de 100 000 mécaniciens, garagistes, carrossiers, fournisseurs de pièces que comptent la province de mettre leur expertise à contribution, comme il propose d'ailleurs de le faire avec le présent projet de loi. Autrement, et considérant que des millions de voitures électriques sont attendues sur ses routes au cours des années, d'importants délais en matière de réparation et d'entretien automobiles ainsi que des pénuries de pièces seront inévitablement à prévoir, ce qui pourrait refroidir les ardeurs de nombreux Québécois de faire le saut vers l'électrique.

D'autant plus que le sondage mené par la firme *Abacus* pour le compte de l'AIA Canada en août 2021 révèle une donnée particulièrement inquiétante : en effet, pas moins de 79% des Québécois affirment qu'ils seraient moins enclins à acheter un nouveau véhicule sachant que l'entretien et la réparation de celui-ci ne pourraient être réalisés que chez un concessionnaire autorisé par le constructeur automobile.

À elle seule, cette donnée représente bien l'énorme danger que fait peser le contrôle exclusif par les fabricants automobiles des données de conduite des véhicules électriques sur les ambitions environnementales du Québec.

Une offre de service à protéger dans nos régions

En reconnaissant aux Québécoises et aux Québécois le droit de faire entretenir et réparer leur véhicule par l'intervenant de leur choix, et donc en préservant le modèle ayant longtemps prévalu en matière d'entretien et de réparation automobile au Québec, on vient également garantir le maintien d'une offre de service essentielle dans les régions plus éloignées.

En effet, si les réseaux de concessionnaires certifiés par les fabricants sont souvent bien établis dans les grands centres urbains, et en périphérie, ceux-ci sont la plupart du temps absents des régions plus éloignées et des plus petites municipalités. Pour entretenir et faire réparer leurs voitures, ces communautés se fiaient jusqu'ici en grande partie sur leur garage ou atelier indépendant, qui y est bien établi depuis souvent plusieurs dizaines d'années. Cet élément est d'ailleurs au cœur du modèle d'affaires de plusieurs de nos membres : offrir des services de qualité, à des prix compétitifs, à des populations qui sont autrement laissées pour compte par les gros joueurs de l'industrie.

Si le projet de loi 29 n'est pas adopté, toutefois, ces petits joueurs indépendants, qui assurent une offre de services essentielle, seront de moins en moins en mesure de remplir leur rôle. Ultimement, ceux-ci n'auront d'autre choix que de fermer leurs portes. On viendra de fait priver la population en région de services de proximité essentiels, ce qui affectera inévitablement la vitalité de ces dernières.

Pour faire entretenir ou réparer leur voiture, les citoyens de ces communautés devront se rabattre sur le concessionnaire automobile certifié le plus près, ce qui peut parfois représenter un trajet de plusieurs heures, et de plusieurs centaines de dollars en frais de remorque, quand l'automobile visée n'est pas en mesure de fonctionner et donc, de s'y rendre par elle-même. Dans certains cas, les automobilistes pourraient même être privés de leur véhicule pendant plusieurs semaines, le temps que les réparations soient effectuées, une situation qui s'avérerait hautement problématique considérant que le transport en commun, dans ces endroits, ne représente pas une alternative viable.

De plus, certains concessionnaires sont complètement absents de certaines régions. Ceci cause de grands problèmes sur le plan de la réparation. Les habitants de Sept-Îles doivent souvent envoyer leurs véhicules à Québec pour être réparés. Ceux des Hautes-Laurentides doivent aller à Montréal. Imaginez les GES nécessaires pour mettre les véhicules sur des plateformes et ainsi les trimballer aux quatre coins du Québec. Les Québécois doivent pouvoir faire réparer tous les véhicules dans un commerce à distance raisonnable de leur lieu de résidence. C'est ce que nos membres offrent et ce que ce projet de loi entend maintenir.

Bilan routier : le Québec ne doit pas revenir en arrière

C'est bien connu : l'entretien régulier permet de diminuer les risques d'accident dus au fonctionnement des appareils et d'augmenter la longévité des véhicules. Sur son site Web, la *Société de l'Assurance automobile du Québec* (SAAQ) affirme d'ailleurs que l'entretien régulier de son automobile augmente la fiabilité et la sécurité du véhicule, en plus de prévenir des bris onéreux³.

En l'absence d'un cadre législatif et règlementaire qui favorise la durabilité et la réparabilité des voitures intelligentes, et comme exposé plus haut, il y a fort à parier que la facture des Québécoises et des Québécois en matière d'entretien et de réparation automobile grimpera considérablement au cours des prochaines années. Plusieurs d'entre eux seront alors tentés de remettre des rendez-vous d'entretien, ou encore des réparations mineures sur leur voiture, considérant le coût prohibitif de ceux-ci, et aussi les autres impératifs avec lesquels ils doivent composer.

En région plus éloignée, cette situation sera d'autant plus exacerbée que l'entretien ou la réparation d'une voiture pourrait signifier de s'absenter du travail pour se rendre au concessionnaire automobile « le plus près », voire de perdre l'usage de son automobile pour plusieurs semaines.

Ce phénomène, inévitablement, mènera à un parc automobile québécois composé de voitures moins bien entretenues, et donc moins sécuritaires. L'AIA Canada est particulièrement inquiète que cette situation, ultimement, se traduise par une hausse du risque d'accidents sur les routes de la province et fasse peser un lourd danger sur le bilan routier du Québec.

D'autant plus que le Québec revient de loin en la matière. Longtemps, la province a présenté un bilan routier très peu favorable. En 1973, et dans un contexte où il y avait alors près de trois fois

³ [Entretien régulier d'un véhicule - SAAQ \(gouv.qc.ca\)](#)

moins de voitures immatriculées, le Québec a connu le pire bilan routier de son histoire, avec 2 209 morts, soit 36,3 décès par tranche de 100 000 habitants. Depuis, le gouvernement a déployé une multitude de mesures qui ont contribué à redresser la barre. Dans son dernier bilan routier annuel, la SAAQ dévoilait ainsi que 392 décès étaient survenus sur les routes de la province, soit 4,5 par tranche de 100 000 habitants. Il s'agit d'un acquis significatif, que le Québec doit protéger à tout prix.

Une pièce législative dont l'importance dépasse les frontières québécoises

Avant de passer à ses recommandations spécifiques, l'AIA Canada aimerait rappeler une fois de plus aux parlementaires l'importance que revêt la pièce législative à l'étude.

En adoptant le projet de loi 29 *Loi protégeant les consommateurs contre l'obsolescence programmée et favorisant la durabilité, la réparabilité et l'entretien des biens*, le Québec deviendrait officiellement la première province canadienne à reconnaître le libre-choix des consommateurs québécois en matière d'entretien et de réparation automobile, et ce, en l'enchâssant dans sa législation.

Ce n'est pas surprenant en soi : d'ailleurs, parce que comme exposé précédemment, le Québec a eu l'opportunité au cours des dernières années d'avoir une discussion de société sur la durabilité et la réparabilité des biens, et a à ce titre une longueur d'avance sur les autres provinces. Cela apparaîtrait d'autant plus naturel considérant le rôle de *leader* qu'occupe le Québec dans l'industrie de l'entretien et de la réparation automobile au pays.

Maintenant, et dans un contexte où l'obsolescence programmée devient un sujet de plus en plus récurrent à l'échelle internationale, et qu'un nombre toujours grandissant d'États prennent action en la matière, la *Loi protégeant les consommateurs contre l'obsolescence programmée et favorisant la durabilité, la réparabilité et l'entretien des biens* attirera inévitablement l'attention d'autres provinces canadiennes, et peut-être même du gouvernement fédéral, qui, à un moment où à un autre, souhaiteront également davantage protéger les consommateurs et favoriser la durabilité et la réparabilité des automobiles.

En adoptant le projet de loi 29, donc, le Québec ne rendrait pas seulement service à ses automobilistes : il paverait vraisemblablement la voie de nombreuses autres initiatives en la matière, partout au pays, et ce, au bénéfice des automobilistes d'un océan à l'autre. L'AIA Canada appelle donc les parlementaires québécois à saisir ce moment historique, comme ils l'ont si bien fait à d'autres reprises, notamment pour l'aide médicale à mourir.

Recommandations spécifiques

Considérant son domaine d'expertise, l'AIA Canada se limitera, dans le cadre du présent mémoire, à formuler des recommandations touchant directement le secteur de l'industrie automobile. Comme les parlementaires pourront le constater, plusieurs d'entre elles concernent spécifiquement l'article 4 de la loi proposée, qui vient modifier l'article 39 de la *Loi sur la protection du consommateur (LPC)*, notamment via l'ajout de sous-articles, qui auront un impact direct sur l'industrie automobile.

Article 39.4 : au cœur du droit à la réparation automobile

À l'article 4 du présent projet de loi, le nouvel article 39.4 proposé à la LPC se lit de la manière suivante :

Le fabricant d'une automobile doit donner accès aux données de cette automobile à son propriétaire, à son locataire à long terme ou au mandataire de ceux-ci à des fins de diagnostic, d'entretien ou de réparation. Le fabricant ne peut se dégager de cette obligation en application du troisième alinéa de l'article 39. Malgré l'article 39.3, cet accès doit être donné gratuitement.

Aux yeux de l'AIA Canada, cet article, plus que tout autre dans le présent texte, revêt un aspect fondamental. En garantissant un accès libre et gratuit aux données de conduite d'un véhicule à son propriétaire, de même qu'à son mandataire, tels un carrossier, un garage ou un atelier indépendant, le législateur viendra briser le monopole des fabricants sur ces dernières, et permettra d'élargir significativement l'offre de services en matière d'entretien et de réparation automobile. À cet effet, l'AIA Canada invite les parlementaires à redoubler de vigilance face à toute tentative de modifier substantiellement cet article, ou à toute réglementation future qui viendrait en réduire la portée.

Mandataire : un processus simple et rapide au bénéfice du consommateur

À l'article 4 du présent projet de loi, et en ce qui concerne la notion de mandataire telle qu'évoquée au nouvel article 39.4 proposé à la LPC, l'AIA Canada appelle le législateur à préciser son opérationnalisation, c'est-à-dire le processus par lequel une tierce partie peut devenir mandataire du propriétaire d'un véhicule, et de s'assurer que celui-ci soit uniforme, simple et clair.

Dans ce cas où celui-ci devrait passer par la signature d'une procuration, l'AIA Canada invite le législateur à préciser, par règlement, les renseignements qui devront figurer au formulaire de procuration, et même, si possible, à rendre disponible un formulaire de procuration standard par le biais de l'Office de la protection du Consommateur (OPC). L'AIA Canada souhaite éviter qu'une définition trop vague de mandataire ne permette à des fabricants automobiles de multiplier les exigences et les délais avant d'accéder à une requête de partage de données de conduite et ainsi se soustraire à cette disposition cruciale de la *Loi*.

De manière plus globale, l'AIA Canada tient à saluer l'article 14 du présent projet de loi, de dispositions venant spécifier qu'un fabricant ne puisse pas recourir à une technique ayant pour effet de rendre plus difficile pour le consommateur ou son mandataire d'entretenir ou de réparer un bien, et surtout qui vient préciser que « le recours, par un fabricant d'une automobile, à une technique ayant pour effet de rendre plus difficile pour son propriétaire, son locataire à long terme ou le mandataire de ceux-ci d'avoir accès aux données de l'automobile à des fins de diagnostic, d'entretien ou de réparation » constitue une telle technique. De telles dispositions permettront de réduire les risques de mauvaises interprétations de la *Loi*.

En cas de défaut, donner une plus grande variété de choix au propriétaire de véhicule

À l'article 4 du présent projet de loi, le nouvel article 39.5 proposé à la LPC se lit de la manière suivante :

Lorsqu'un commerçant ou un fabricant est en défaut de rendre disponibles les pièces de rechange, les services de réparation ou les renseignements nécessaires à la réparation

pendant la durée prévue à l'article 39, le consommateur peut demander à ce commerçant ou à ce fabricant la réparation du bien qui la nécessite. Le commerçant ou le fabricant doit informer le consommateur, dans un délai de 10 jours suivant la demande de ce dernier et par écrit, du délai dans lequel il propose d'effectuer la réparation.

L'AIA Canada est d'avis qu'en ce qui concerne les véhicules, si le fabricant automobile est en défaut de fournir au consommateur les pièces, les services de réparation ou les renseignements nécessaires afin qu'il puisse procéder lui-même à la réparation de son véhicule.

Disposition « anti-citron » : une expertise neutre nécessaire

À l'article 5 du présent projet de loi, le nouvel article 53 proposé à la LPC se lit de la manière suivante :

Sur demande d'un consommateur propriétaire ou locataire à long terme d'une automobile, le tribunal déclare l'automobile « véhicule gravement défectueux » lorsque les conditions suivantes sont remplies:

a) une ou plusieurs déficiences affectant l'automobile ont fait l'objet de tentatives de réparation effectuées en vertu de la garantie conventionnelle de base accordée gratuitement sur cette automobile par le fabricant, soit :

i. trois tentatives infructueuses pour une même déficence;

ii. une ou deux tentatives infructueuses pour une même déficence lorsque le commerçant ou le fabricant chargé d'exécuter la garantie a eu l'automobile en sa possession pendant plus de 30 jours;

iii. 12 tentatives pour des déficiences non liées entre elles;

b) les déficiences sont apparues dans les trois ans de la première vente ou location à long terme de l'automobile à une partie autre qu'un commerçant autorisé par le fabricant à en faire la distribution alors que l'automobile n'a pas parcouru plus de 60 000 kilomètres;

c) les déficiences rendent l'automobile impropre à l'usage auquel elle est normalement destinée ou en diminuent substantiellement l'utilité. La présence d'un vice caché est réputée affecter une automobile déclarée véhicule gravement défectueux. »

S'il n'affecte pas une majorité de Québécois, le phénomène du « citron » n'est pas une légende urbaine, mais bien une réalité. Bien que nos membres effectuent bien davantage de réparations et d'entretien sur des véhicules plus âgés, plusieurs membres de l'AIA Canada ont été témoins de véhicules, pourtant neufs, nécessitant des réparations substantielles et récurrentes pouvant représenter plusieurs milliers de dollars. Pour le propriétaire frappé de cette malchance, il n'existait, jusqu'ici, que très peu de recours.

À prime abord, nous n'avons pas d'objections en lien avec les articles du projet de loi concernant les mesures « anti-citron ». Il ne s'agit toutefois pas d'un de nos champs d'expertise principaux

Nous appelons toutefois le législateur à s'assurer que la procédure judiciaire permettant de déclarer un véhicule « gravement défectueux » ne soit pas trop fastidieuse ni coûteuse pour le propriétaire de véhicule lésé, ce qui risquerait de le dissuader à utiliser ce recours.

Il va de fait que l'AIA Canada est également en accord avec les dispositions des articles 16 et 17 du présent projet de loi, qui précisent que nul ne peut faire une annonce relative à un véhicule « gravement défectueux » sans divulguer ce fait, et qu'une telle information doit être obligatoirement divulguée lorsqu'un commerçant ou un recycleur de véhicules routiers vend un tel véhicule à un autre commerçant ou recycleur de véhicules routiers.

Réparabilité dans le secteur automobile: le Québec dans une course contre la montre

Bien qu'elle applaudisse le dépôt du projet de loi 29 et des principales dispositions qu'il contient en matière de droit à la réparation automobile, l'AIA Canada doit s'avouer préoccupée par le délai proposé pour l'entrée en vigueur de ces dernières (deux ans après la date de sanction du projet de loi, selon le troisième alinéa de l'article 37). Ce délai nous apparaît considérable, particulièrement au regard des évolutions technologiques rapides que connaissent l'industrie, et par rapport à la situation actuelle, qui voit nos membres empêchés d'entretenir et de réparer les voitures intelligentes et électriques, faute d'accès aux données.

L'AIA Canada reconnaît toutefois que les mesures proposées entraîneront des changements considérables dans le secteur automobile, qui nécessiteront inévitablement des ajustements de la part de ses différents acteurs. En ce sens, s'il s'avérait impossible de revoir à la baisse le délai d'entrée en vigueur des dispositions touchant le secteur automobile, l'AIA Canada recommande à tout le moins au gouvernement du Québec et l'Office de la protection du consommateur s'assurent d'un suivi serré auprès des différents membres de l'industrie, et spécialement les fabricants et les concessionnaires automobiles, qui pourraient être tentés de se trainer les pieds afin de retarder délibérément l'application de la loi.

Conclusion

Un des principaux défis lorsque le législateur souhaite moderniser le cadre législatif et réglementaire entourant la vente de divers biens de consommation demeure inévitablement de naviguer entre la protection de celles et ceux qui achètent lesdits produits, et les réalités et les modèles d'affaires de celles et ceux qui les mettent en marché. En effet, il importe que les mesures défendues soient non seulement efficaces, mais également applicables. À ce chapitre, force est de constater que le législateur a fait ses devoirs.

Dans leur ensemble, les mesures contenues au sein du projet de loi 29 font l'objet d'un large consensus au sein de la société québécoise, en plus de bénéficier d'un appui quasi unanime au sein de l'industrie secondaire de l'automobile. Ces mesures sont ciblées, et permettront de lever les obstacles qui entravent la réparabilité des voitures intelligentes et électriques, et ce, au grand bénéfice des automobilistes québécois. Elle s'inscrit également en droite ligne dans d'autres stratégies gouvernementales, que l'on pense à l'amélioration du bilan routier, l'électrification des transports ou encore la lutte à l'inflation et à la hausse du coût de la vie.

En conséquence, et compte tenu de l'importance des enjeux, l'AIA Canada appelle les parlementaires à adopter rapidement la *Loi protégeant les consommateurs contre l'obsolescence programmée et favorisant la durabilité, la réparabilité et l'entretien des biens*.

L'AIA Canada tient en terminant à réitérer aux autorités sa volonté d'agir comme partenaire afin de s'assurer d'une implantation réussie de ce nouveau cadre législatif et réglementaire, le cas échéant.